

N° 103

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 décembre 2006

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur la proposition de résolution (n° 66, 2006-2007), présentée par MM. Bertrand AUBAN, Jean-Pierre BEL, Mme Maryse BERGÉ-LAVIGNE, MM. Jean-Pierre PLANCADE, Marc MASSION, Jean-Pierre MASSERET, Bernard ANGELS, Mme Nicole BRICQ, MM. Michel CHARASSE, Jean-Pierre DEMERLIAT, Jean-Claude FRÉCON, Claude HAUT, François MARC, Gérard MIQUEL, Michel MOREIGNE, Michel SERGENT, Didier BOULAUD, Jean-Louis CARRÈRE, Mmes Monique CERISIER-ben GUIGA, Josette DURRIEU, MM. Jean-Noël GUÉRINI, Louis LE PENSEC, Philippe MADRELLE, Pierre MAUROY, Louis MERMAZ, Daniel PERCHERON, Gérard ROUJAS, André ROUVIÈRE, Mme Catherine TASCA, M. André VANTOMME, Mme Dominique VOYNET et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, tendant à la création d'une **commission d'enquête sur le Groupe EADS et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus,***

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mme Sandrine Hurel, M. Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Sénat : 66 et 98 (2006-2007)

Industrie.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE LA PROPOSITION DE RÉOLUTION DÉPOSÉE	7
A. L'OBJET DE LA DEMANDE DE COMMISSION D'ENQUÊTE.....	7
B. LA PROPOSITION DE RÉOLUTION NE DÉFINIT PAS CE QUE POURRAIT ÊTRE UNE ENQUÊTE SUR LE GROUPE EADS	8
DEUXIÈME PARTIE L'ANALYSE DE VOTRE COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES	9
I. LA RECEVABILITÉ JURIDIQUE DE LA DEMANDE DE COMMISSION D'ENQUÊTE EST DISCUTABLE	9
A. LES EXIGENCES DE RECEVABILITÉ RELATIVES À L'OBJET DE LA DEMANDE	9
1. <i>EADS n'est ni un service public ni une entreprise nationale</i>	9
2. <i>La détermination de faits précis est peu établie</i>	9
B. LE RESPECT DE LA SÉPARATION DU POUVOIR LÉGISLATIF ET DE L'AUTORITÉ JUDICIAIRE.....	10
II. L'ANALYSE CONCRÈTE DU DOSSIER CONDUIT À ÉCARTER LES MOTIFS ÉTAYANT LA PROPOSITION	10
A. LA MISE EN PLACE DU PLAN « ÉNERGIE 8 » N'EST PAS UNE CONSÉQUENCE DES RETARDS DE L'A380.....	11
B. PLUSIEURS RESPONSABLES DU GROUPE ONT DÉJÀ ÉTÉ SANCTIONNÉS	11
C. LES RAISONS CONCRÈTES DES RETARDS SONT DÉJÀ CONNUES.....	12
D. L'IMPORTANT QUESTION DE LA GOUVERNANCE	13
E. LA CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE FRAGILISERAIT L'ENTREPRISE	15
III. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION	16
A. REJETER LA DEMANDE DE CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE.....	16
B. RÉEXAMINER LE DOSSIER D'EADS À L'ÉTÉ 2007	16
ANNEXE : BULLETIN DES TRAVAUX DE LA COMMISSION	17
I. RÉUNION DU MARDI 14 NOVEMBRE 2006	17
II. RÉUNION DU MERCREDI 22 NOVEMBRE 2006	19
III. RÉUNION DU MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2006	21

Mesdames, Messieurs,

La proposition de résolution soumise à votre Haute Assemblée tend à créer une commission d'enquête sénatoriale sur le groupe EADS¹ et les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus. La question principale, comme l'indiquent eux-mêmes les auteurs de la proposition dans leur exposé des motifs, est celle des retards du programme d'avion très gros porteur A380.

Les commissions d'enquête sont un outil important du contrôle parlementaire. Leur création est soumise :

- à des conditions de recevabilité, qui tendent à garantir la séparation des pouvoirs, c'est-à-dire en particulier que les travaux d'enquête du Parlement n'interfèrent pas avec des procédures judiciaires ;
- à des critères d'opportunité, appréciées souverainement par chaque assemblée.

L'objet du présent rapport est donc de déterminer si, tant du point de vue de la recevabilité que de l'opportunité, les éléments du dossier appellent la création d'une commission d'enquête du Sénat.

Votre commission souhaite rappeler à cette occasion sa très grande attention au secteur de la construction aéronautique, du fait de son caractère stratégique pour la France et l'Europe, mais également du fait de son importance économique.

¹ EADS est l'acronyme de la dénomination complète de l'entreprise European Aeronautic Defence and Space Company EADS N. V.

PREMIÈRE PARTIE

LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION DÉPOSÉE

A. L'OBJET DE LA DEMANDE DE COMMISSION D'ENQUÊTE

M. Bernard Auban et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés ont déposé le 9 novembre 2006, en application de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires et de l'article 11 du règlement du Sénat, une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête¹. Cette demande porte sur « le Groupe EADS, et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus ».

Le caractère très général de cet objet est en partie éclairé par l'exposé des motifs de nos collègues auteurs de la proposition. Il ressort en effet de celui-ci que les retards de production visés sont ceux affectant le programme d'avion très gros porteur A380. Le tableau ci-dessous fait apparaître le glissement du calendrier de livraison de l'A380.

Evolution du calendrier de livraison de l'A380

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Echéancier de livraison prévu au protocole	20	28	32	29	32	36
Calendrier réactualisé en juin 2005	2	29	39	45	48	50
Calendrier réactualisé en juin 2006	0	13	27	43	52	51
Calendrier réactualisé en octobre 2006	0	1	13	25	45	50

Source : DGAC

Les auteurs de la proposition de résolution considèrent que les retards de l'A380 révèlent « *une absence de vigilance de l'Etat actionnaire* ». Quoique cela ne soit pas explicite dans la rédaction de la proposition de résolution, votre rapporteur a donc jugé qu'ils souhaitaient sans doute intégrer la question de l'action de l'Etat actionnaire dans le périmètre d'une éventuelle commission d'enquête, à travers la référence très générale au « Groupe EADS ».

¹ Proposition de résolution n° 66 (2006-2007).

B. LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION NE DÉFINIT PAS CE QUE POURRAIT ÊTRE UNE ENQUÊTE SUR LE GROUPE EADS

L'exposé des motifs de la proposition de résolution avance, à l'appui de cette demande, des éléments de nature très diverse :

- la mise en place du plan d'économie « Énergie 8 »¹ ;
- la mise en cause personnelle d'un ancien dirigeant d'EADS ;
- la gouvernance du groupe EADS et celle de sa filiale Airbus ;
- la mise en cause de l'actionnaire industriel Lagardère SCA ;
- l'attribution du retard de l'A380 aux « incompatibilités entre le routage du harnais et les structures de l'avion » ;
- la mise en cause de l'action de l'Etat et de l'Agence des participations de l'Etat (APE).

Votre rapporteur a jugé utile d'analyser ces différents éléments, quand bien même certains apparaissent peu compatibles entre eux. Dans la mesure où l'attention du public a été fortement attirée sur les difficultés d'EADS, le présent rapport peut être l'occasion, d'une part, de compléter son information et, d'autre part, de mettre les difficultés de l'A380 en perspective.

De ce point de vue, **les difficultés du programme A380 ne doivent pas faire oublier qu'Airbus livrera cette année 430 avions, c'est-à-dire un chiffre record que l'entreprise entend encore dépasser en 2007. Son carnet de commande s'établit à 2.100 appareils, ce qui correspond à quatre ans et demi de production. Votre rapporteur juge opportun de rappeler ces ordres de grandeur.**

¹ Ce plan est parfois présenté sous son appellation anglaise « Power 8 ».

DEUXIÈME PARTIE

L'ANALYSE DE VOTRE COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

I. LA RECEVABILITÉ JURIDIQUE DE LA DEMANDE DE COMMISSION D'ENQUÊTE EST DISCUTABLE

A. LES EXIGENCES DE RECEVABILITÉ RELATIVES À L'OBJET DE LA DEMANDE

Le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 précitée impose une condition alternative de recevabilité des commissions d'enquête :

- que la demande de commission porte sur la gestion d'un service public ou d'une entreprise nationale ;
- ou qu'elle détermine des faits précis sur lesquels portera l'enquête.

1. EADS n'est ni un service public ni une entreprise nationale

EADS est une société de droit privé néerlandais, dont l'Etat détient indirectement 15 %. Elle ne constitue à l'évidence ni un service public ni une entreprise nationale. Votre rapporteur ne peut donc pas partager l'analyse des auteurs de la proposition, selon lesquels « *le Sénat, dans le cadre de sa mission de contrôle financier des entreprises nationales, doit pouvoir enquêter sur les raisons des retards* ».

2. La détermination de faits précis est peu établie

Comme votre rapporteur l'a déjà indiqué, la rédaction de la proposition est très générale. L'intention des auteurs s'exprime dans l'exposé des motifs, mais là encore sur des points multiples. Le seul élément précis est la notion de retard, dont il est permis de comprendre, comme votre rapporteur l'a indiqué, qu'elle vise le programme A380.

B. LE RESPECT DE LA SÉPARATION DU POUVOIR LÉGISLATIF ET DE L'AUTORITÉ JUDICIAIRE

Afin de garantir la séparation des pouvoirs, le troisième alinéa du paragraphe I de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 précitée interdit qu'une commission d'enquête parlementaire porte sur des faits donnant lieu à des poursuites judiciaires¹.

Par une lettre en date du 4 décembre 2006, M. le Garde des Sceaux a indiqué au Président du Sénat qu'« *une information judiciaire ouverte le 20 novembre 2006 est en cours au tribunal de grande instance de Paris sur des faits qualifiés de délit d'initié, recel de ce délit et diffusion de fausses informations. Elle porte sur la cession de titres EADS intervenue antérieurement à l'annonce publique des retards de livraison de l'Airbus A380 en mai 2006.* »

Votre rapporteur partage donc pleinement l'avis de notre collègue Laurent Béteille, rapporteur pour avis de la commission des lois², qui a estimé que « *les dispositions de l'article 6 de l'ordonnance précitée du 17 novembre 1958 feraient obstacles à la recevabilité de la résolution n° 66 (2006-2007), si le libellé de l'objet de la commission d'enquête n'était pas modifié afin d'exclure les faits faisant l'objet des poursuites susvisées.* »

Votre commission observe que **cette restriction prive la demande de commission d'enquête d'une partie importante de son objet**. Toutefois, afin de présenter à votre Haute Assemblée l'analyse la plus complète, elle ne s'est pas arrêtée à ces éléments juridiques, qui amènent déjà à la plus grande réserve quant à la demande de commission d'enquête. Elle a également souhaité aborder les éléments de fond.

II. L'ANALYSE CONCRÈTE DU DOSSIER CONDUIT À ÉCARTER LES MOTIFS ÉTAYANT LA PROPOSITION

Votre commission souhaitant répondre aux différents éléments d'interrogation présentés la proposition de résolution, sont repris ci-après tous ceux présentés dans l'exposé des motifs.

¹ Cet alinéa dispose en effet qu'« Il ne peut être créé de commission d'enquête sur des faits ayant donné lieu à des poursuites judiciaires (...) Si une commission a déjà été créée, sa mission prend fin dès l'ouverture d'une information judiciaire relative aux faits sur lesquels elle est chargée d'enquêter ».

² En application de l'article 11 du règlement du Sénat, la commission des lois est saisie d'office pour avis de la recevabilité juridique des demandes de création de commissions d'enquête.

A. LA MISE EN PLACE DU PLAN « ÉNERGIE 8 » N'EST PAS UNE CONSÉQUENCE DES RETARDS DE L'A380

Il est inexact d'affirmer que le plan d'économie « Énergie 8 » est la conséquence des retards de l'A380. En réalité, la nécessité pour EADS et Airbus de réaliser des économies tient essentiellement à l'appréciation continue de l'euro face au dollar, qui renchérit ses coûts et ronge ses marges dans des proportions considérables. Il faut souligner que, **depuis le lancement du programme A380, le dollar a perdu 40 % de sa valeur face à l'euro**. La moitié des coûts d'EADS étant libellés en euros, **cela revient à une perte de compétitivité de 20 %**. Quelle entreprise pourrait, même en tenant tous ses délais de livraison, absorber une perte de 20 % de sa compétitivité sans éprouver la nécessité absolue d'améliorer son fonctionnement ?

Votre rapporteur tient, de ce point de vue, à saluer la prise de position du Premier Ministre, qui a clairement mis ce point en évidence lors de sa visite des sites de production d'Airbus.

Votre commission, pour sa part, estime que le niveau actuel de l'euro constitue un handicap considérable pour l'industrie de la zone euro et un facteur favorisant les délocalisations industrielles. Elle appelle de ses vœux une modification de la politique monétaire européenne dans un sens plus soucieux de la compétitivité industrielle.

Tout comme EADS, ses fournisseurs souffrent beaucoup de l'appréciation de l'euro. L'incidence des retards du programme A380 est marginale par rapport à la donnée fondamentale du taux de change. En outre, il convient de garder à l'esprit que les retards de l'A380 portent sur quelques appareils, alors que parallèlement Airbus livrera 430 avions en 2006.

Votre commission doit enfin rappeler qu'il ne s'agit aucunement, pour Airbus, de ne plus recourir à certains de ses fournisseurs, mais simplement de mettre en place un réseau de sous-traitance hiérarchisé conduisant les fournisseurs principaux à gérer les relations avec le niveau secondaire, plutôt que de faire reposer sur une très grande entreprise une multiplicité de relations bilatérales. Il convient de rappeler qu'Airbus a, à l'heure actuelle, plus de 15.000 fournisseurs.

B. PLUSIEURS RESPONSABLES DU GROUPE ONT DÉJÀ ÉTÉ SANCTIONNÉS

A la suite des retards du programme, la direction d'EADS et celle d'Airbus ont été largement remaniées. Une éventuelle commission d'enquête n'apporterait donc rien sur ce plan.

En outre, il convient d'ajouter qu'EADS a commandé une enquête interne à des experts extérieurs à la société. Ceux-ci devraient rendre leur conclusions au printemps 2007, afin qu'elles soient rendues publiques à l'assemblée générale des actionnaires de mai 2007.

C. LES RAISONS CONCRÈTES DES RETARDS SONT DÉJÀ CONNUES

La création d'une commission d'enquête ne se justifie que si celle-ci permet d'apporter au Parlement et aux citoyens des éléments d'information nouveaux. Or, votre rapporteur est en mesure d'apporter un certain nombre de précisions sur les causes de ces retards : les difficultés sont intervenues sur l'installation du harnais de câblage électrique. Elles sont apparues sur le site d'assemblage lorsque les différents tronçons de l'appareil ont été réunis.

Pour comprendre l'enchaînement des causes ayant conduit à des retards importants, il convient de préciser d'une part l'importance de cet aspect du chantier et, d'autre part, les conditions de réalisation de cet équipement.

L'A380 est, sur le plan du câblage électrique, deux fois plus complexe que le plus gros appareil qu'Airbus avait construit jusqu'à présent, l'A340-600. L'A380 comporte 100.000 fils électriques et 40.300 connecteurs, ce qui représente 530 kilomètres de câblage dans l'appareil.

Il convient d'ajouter qu'afin d'accroître le confort des passagers, l'espace réservé au harnais de câblage électrique a été réduit dans l'A380, ce qui contribue à la complexité du système de câblage et limite les possibilités d'ajustement *a posteriori*.

Le logiciel de maquette virtuelle en trois dimensions devait normalement permettre d'adapter le réseau de câblage aux modifications apportées à l'A380 au fur et à mesure des essais en vol des prototypes. Les équipes d'ingénieurs travaillant sur le site de Hambourg n'ont pas été en mesure d'utiliser ce logiciel à un rythme permettant de prendre en compte les nombreuses et fréquentes modifications diverses résultant des essais en vol. Pour cette raison, des incompatibilités et des impossibilités de raccordement sont apparues au moment de l'assemblage.

Votre rapporteur tient à préciser qu'il n'est pas permis d'attribuer ce problème de développement aux seules équipes travaillant sur le site de Hambourg. En effet, ces équipes ne bénéficiaient pas, à la différence de celles travaillant en France, de l'expérience acquise dans ce domaine sur l'A340-600. Il est donc clair que l'absence d'anticipation du nécessaire apprentissage de ce processus industriel, et l'identification tardive et incomplète de la difficulté révèlent une erreur de management qui dépasse largement le seul site de Hambourg.

De fait, **les changements intervenus dans la direction d'EADS et d'Airbus ont amené à une remise à plat de la situation qui a fait apparaître la réalité du retard accumulé, mais qui a également permis d'y apporter des réponses que votre rapporteur estime tout à fait adéquates.** Celles-ci ont consisté à réorganiser le suivi du contrôle de qualité, à redéployer des personnels déjà expérimentés pour épauler ceux encore en phase de maîtrise de l'outil logiciel et à apporter des réponses fonctionnelles de deux types :

– pour les 26 premiers appareils, la conception des harnais se fera en direct au vu des modifications apportées aux appareils à l'issue du programme d'essais et de certification ;

– parallèlement, le processus de conception par maquette virtuelle en trois dimensions est repris et les personnels formés de façon adéquate, si bien que le programme retrouvera à partir du 26^e appareil, c'est-à-dire en 2009, son rythme de production rapide initial.

Votre rapporteur souhaite rappeler que le développement d'un nouvel appareil peut faire surgir des problèmes de développement. **Ces difficultés de finalisation des appareils ne retranchent rien aux qualités techniques et économiques de l'A380.** De fait, il convient de souligner qu'Airbus n'a enregistré qu'une seule annulation de commande, de la part de Fedex. Les compagnies de passagers ont, elles, maintenues leurs commandes.

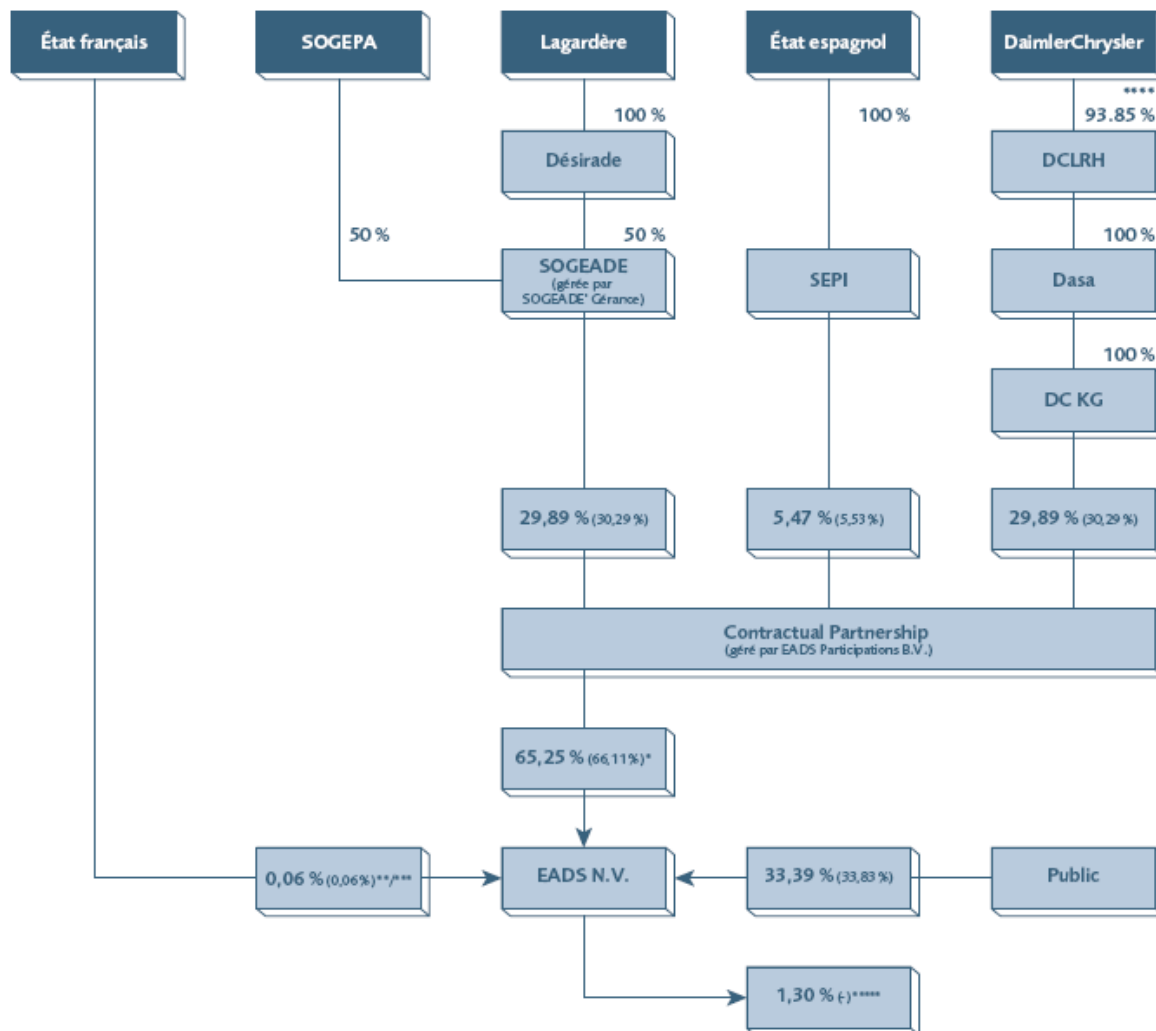
Votre rapporteur estime donc que ces difficultés de développement sont en voie d'être dépassées. A titre de comparaison, il faut rappeler que, lors de sa mise en service, le Boeing 747 avait rencontré des problèmes bien plus graves, puisqu'ils portaient sur l'attache des moteurs à l'appareil et avaient un impact en termes de sécurité.

D. L'IMPORTANT QUESTION DE LA GOUVERNANCE

Les difficultés du programme A380 ont mis en évidence certaines fragilités de la gouvernance d'EADS et d'Airbus. Celles-ci sont la conséquence des conditions dans lesquelles EADS est né. EADS a été formé en juillet 2000 par le regroupement des activités d'Aérospatiale Matra, de DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA AG) et de Construcciones Aeronauticas SA (CASA), c'est à dire des groupes d'aéronautique et de défense français, allemand et espagnol.

La répartition du capital est la suivante :

RÉPARTITION DU CAPITAL D'EADS AU 31 DÉCEMBRE 2005



Source : EADS

(*) EADS Participations B.V. s'est vue consentir un nantissement sur ses actions EADS par SOGEADE, DaimlerChrysler et SEPI (qui conservent la propriété de ces actions) et exerce les droits de vote relatifs à ces actions.

(**) L'État exerce les droits de votes attachés à ces actions EADS (l'État ayant placé ses actions auprès de la Caisse des dépôts et consignations) dans le même sens qu'EADS Participation B.V. exerce les droits de vote regroupés au sein du Contractual Partnership.

(***) Actions détenues par l'État après des distributions gratuites effectuées à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière en juin 1999. Toutes les actions actuellement détenues par l'État devront être cédées sur le marché.

(****) DCLRH est détenue à 93,85 % par DaimlerChrysler, la quasi-totalité du solde étant la propriété de la ville de Hambourg.

(*****) Au 31 décembre 2005, la Société détient, directement ou indirectement par le biais d'une autre société dans laquelle elle détient, directement ou indirectement, plus de 50 % du capital social, 10 592 709 actions propres. Les actions autodétenues par la Société ne sont pas assorties de droits de vote.

Aux termes des différents pactes d'actionnaires conclus de 1998 à 2000 et qui lient notamment l'Etat à Lagardère d'une part, et l'Etat à DaimlerChrysler d'autre part, celui-ci n'exerce pas de contrôle sur la gestion de la société. En effet, **l'Etat n'est pas représenté au conseil d'administration d'EADS**, ce qui peut naturellement paraître étonnant dans la mesure où il détient indirectement 15 % d'EADS.

D'après les éléments dont dispose votre rapporteur, le gouvernement de l'époque aurait accepté cette situation pour garantir à Lagardère son indépendance et pour satisfaire aux exigences de DaimlerChrysler, très opposé à tout contrôle par l'Etat français.

L'Etat a tout au plus un droit de veto sur les noms proposés par Lagardère pour les quatre postes d'administrateurs d'EADS représentant la SOGEADE.

Votre rapporteur estime toutefois que la gouvernance de l'entreprise est en pleine évolution. Tout d'abord, la cession par BAE de sa participation de 20 % dans Airbus a permis à EADS de contrôler 100 % de sa filiale, ce qui devrait être de nature à rendre plus cohérent le partage des rôles entre EADS et Airbus. En outre, pour la première fois, l'un des présidents d'EADS, M. Louis Gallois, exercera simultanément la présidence d'Airbus, ce qui va dans le même sens d'intégration de l'ensemble du groupe.

En second lieu, les actionnaires industriels, c'est-à-dire Lagardère et DaimlerChrysler, ont entamé une réduction de leur participation, ce qui pourrait être de nature à modifier à terme les équilibres conçus en 2000.

Enfin, le lancement de l'A350 XWB, dont le programme coûtera près de 10 milliards d'euros, pourrait amener des modifications du capital social et de sa répartition¹. Il est en tout état de cause acquis que l'Etat français ne pourra élever sa participation au-delà des 15 % qu'il détient actuellement.

E. LA CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE FRAGILISERAIT L'ENTREPRISE

Au vu du traitement médiatique des retards de l'A380, il est permis de penser que la création d'une commission d'enquête par le Sénat pourrait être perçue ou présentée comme un signe de défiance du Parlement français envers la nouvelle direction de la société et l'expression d'un doute sur les perspectives d'avenir d'EADS.

En outre, une telle commission d'enquête aurait nécessairement un impact sur la tenue du cours de bourse d'EADS, ce qui pourrait rendre plus difficile son financement, si celui-ci devait se faire auprès du marché. L'évolution du cours de bourse de cette entreprise n'est pas, en soi, une préoccupation de votre commission. En revanche, l'affaiblissement de l'entreprise qu'il entraînerait pourrait avoir des conséquences pour le plan de financement de l'A350 XWB, ce qui serait fâcheux.

¹ La question du financement du programme A350 XWB n'est pour l'heure pas tranchée. Les solutions envisagées incluent notamment le recours au système classique d'avances remboursables ou la création d'obligations garanties par les États. La préférence de votre rapporteur irait aux avances remboursables, système éprouvé et dont il est convaincu qu'il est conforme aux exigences de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Enfin, on peut redouter que la création d'une commission d'enquête soit utilisée par Boeing dans la compétition commerciale qui l'oppose à EADS, de manière négative pour l'entreprise européenne.

III. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

A. REJETER LA DEMANDE DE CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE

Au vu des éléments juridiques et de fond présentés ci-dessus, votre commission a décidé de ne pas adopter la proposition de résolution et donc de ne pas donner suite à la demande de création d'une commission d'enquête.

B. RÉEXAMINER LE DOSSIER D'EADS À L'ÉTÉ 2007

Votre commission a toutefois décidé de continuer à être informée de l'évolution de ce dossier. A cette fin, elle a décidé qu'un rapport d'information lui sera présenté sur ce sujet après la reprise des travaux parlementaires.

*

*

*

Au cours de sa réunion du mercredi 6 décembre 2006 dont le bulletin des débats figure en annexe, la commission des affaires économiques a conclu, sur proposition de son rapporteur, au rejet de la proposition de résolution n° 66 de M. Bernard Auban et des membres du groupe socialiste tendant à la création d'une commission d'enquête sur le Groupe EADS, et sur les retards de production et de livraison du groupe Airbus.

Elle a en revanche décidé qu'un rapport d'information, dont la forme sera précisée ultérieurement par le Bureau de la commission, lui sera présenté sur ce sujet au début de l'été 2007.

ANNEXE : BULLETIN DES TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. RÉUNION DU MARDI 14 NOVEMBRE 2006

Réunion de la commission des affaires économiques du Sénat du mardi 14 novembre 2006 - Présidence de M. Gérard César, vice-président.

La commission a tout d'abord débattu de la nomination de rapporteurs :

– sur la proposition de résolution n° 66, présentée par M. Bertrand Auban et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur le groupe EADS, et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus ;

– et sur la proposition de résolution n° 63 présentée par Mme Nicole Borvo et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes de la panne d'électricité du 4 novembre 2006 et sur l'état de la sécurité d'approvisionnement de l'électricité en France dans le cadre des politiques européennes d'ouverture à la concurrence du secteur énergétique.

M. Jean-Pierre Bel a considéré, en préambule, que cette nomination posait une question de principe qui dépassait la seule commission des affaires économiques. En effet, il lui paraissait logique que la décision de la conférence des présidents de donner aux groupes politiques un « droit de tirage » sur l'ordre du jour réservé du Sénat conduise, pour les textes inscrits dans le cadre de ce droit de tirage, à la désignation d'un rapporteur membre du groupe politique en ayant demandé l'inscription. Il a estimé que ce point devrait être explicitement précisé par la conférence des présidents. Il a enfin fait valoir que celle-ci avait décidé que le nouvel usage du droit de tirage s'appliquait immédiatement.

M. Gérard César, président, a indiqué que le président Jean-Paul Emorine l'avait informé que la dernière conférence des présidents ayant débattu de la réforme du règlement du Sénat n'avait pas pris de décision sur ce point. En conséquence, rien n'interdisait d'aller dans le sens suggéré par M. Jean-Pierre Bel, mais rien n'y obligeait non plus. Il a souligné que la prochaine conférence des présidents susceptible de traiter d'un tel sujet se réunirait le soir du jour où était envisagé l'examen du rapport par la commission et qu'il n'était donc pas possible à la commission d'attendre cette date pour désigner un rapporteur.

M. Jean-François Le Grand a indiqué qu'il avait proposé sa candidature pour le rapport sur la proposition de résolution concernant EADS dans la mesure où il suivait régulièrement les questions d'aéronautique dans le cadre de son avis sur les missions budgétaires « Transports » et « Contrôle et exploitation aériens », et qu'il avait eu également l'occasion d'être rapporteur de plusieurs projets de loi sur ce secteur. Sa candidature ne s'inscrivait donc pas dans le cadre d'un débat sur les règles de fonctionnement du Sénat.

M. Jean-Marc Pastor s'est déclaré candidat au nom du groupe socialiste et a expliqué que sa démarche visait à assurer le respect de la nouvelle règle définie par la conférence des présidents. Il a estimé que le rapport sur la proposition de résolution constituait une étape préliminaire du processus d'examen de ce dossier et que la question de la spécialisation sur ce secteur était secondaire à ce stade.

M. Gérard Le Cam, après avoir estimé que le débat se poserait dans les mêmes termes pour la proposition de résolution relative aux causes de la panne d'électricité du 4 novembre 2006, a indiqué que son groupe présenterait la candidature de M. Michel Billout, à moins qu'il soit précisé que l'appartenance politique du rapporteur sur la proposition de résolution ne présupposait en rien de l'appartenance du rapporteur de l'éventuelle commission d'enquête.

M. Dominique Braye ayant jugé que la réflexion préalable sur ces questions n'avait pas été menée à son terme, s'est étonné que la commission ait à décider d'un sujet qui méritait d'être mieux clarifié.

Mme Michelle Demessine a rappelé qu'il s'agissait là d'une situation nouvelle. Elle a déclaré que M. Jean-Jacques Hyst, président de la commission des lois, réfléchissait à une proposition tendant à prévoir que l'opposition sénatoriale bénéficie du poste de président ou de celui de rapporteur des commissions d'enquête ou missions d'information dont elle avait été à l'origine.

M. Dominique Mortemousque, revenant sur le fait que la question n'avait pas été tranchée par la conférence des présidents, a regretté qu'elle n'ait pas été abordée préalablement au sein des groupes politiques.

M. Jean-François Le Grand a précisé que, si une décision avait déjà été prise par la conférence des présidents dans le sens évoqué par les membres des groupes socialiste et communiste républicain et citoyen, il n'aurait naturellement pas été candidat.

M. Gérard César, président, a alors proposé le report à la semaine suivante de la nomination des rapporteurs sur les deux propositions de résolution, ce que la commission a accepté.

II. RÉUNION DU MERCREDI 22 NOVEMBRE 2006

Réunion de la commission des affaires économiques du Sénat du mercredi 22 novembre 2006 - Présidence de M. Jean-Paul Emorine, président.

Au cours d'une première séance qui s'est tenue dans la matinée, M. Jean Paul Emorine, président, a tout d'abord informé la commission que l'audition de MM. Thierry Breton et François Loos prévue le même jour était annulée en raison du report de la fusion GDF-Suez à la suite d'une décision de justice.

Puis la commission a procédé à la nomination d'un rapporteur sur :

– la proposition de résolution n° 63 (2006-2007) présentée par Mme Nicole Borvo et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes de la panne d'électricité du 4 novembre 2006, et sur l'état de la sécurité d'approvisionnement de l'électricité en France dans le cadre des politiques européennes d'ouverture à la concurrence du secteur énergétique ;

– la proposition de résolution n° 66 (2006-2007) de M. Bertrand Auban et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur le Groupe EADS, et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus.

Après que M. Jean-Paul Emorine, président, eut rappelé que la conférence des Présidents avait décidé que les inscriptions à l'ordre du jour réservé se feraient conformément à la représentation proportionnelle des groupes politiques du Sénat, il a précisé que cette nouvelle règle avait conduit à l'inscription à l'ordre du jour réservé du 13 décembre 2006 des propositions de résolution n°s 63 et 66. Il a ajouté que la conférence des présidents n'avait pas pour autant décidé que les rapporteurs des propositions de résolution ou des propositions de loi ainsi retenues soient désignés parmi les membres du groupe politique des auteurs.

Puis M. Jean-Paul Emorine, président, a indiqué qu'il était saisi, sur la proposition n° 63, relative à la panne d'électricité du 4 novembre 2006, des candidatures de MM. Michel Billout et Ladislav Poniatski et sur la proposition n° 66, relative au groupe EADS, et de la candidature de M. Jean-Marc Pastor, présentée par M. Jean-Pierre Bel, et de celle de M. Jean-François Le Grand, spécialiste du secteur à la commission. Pour sa part, il soutenait les candidatures de MM. Ladislav Poniatski, rapporteur du projet de loi relatif au secteur de l'énergie, et Jean-François Le Grand.

M. Jean-Pierre Bel a regretté la position de M. Jean-Paul Emorine, dont il a estimé qu'elle revenait à faire manquer au Sénat un rendez-vous important. En effet, si la conférence des Présidents avait décidé de ne plus réserver la totalité de l'ordre du jour à la majorité, ce progrès allait être largement contrarié par la décision que promouvait M. Jean-Paul Emorine, à

savoir la nomination, sur ces propositions de résolution, de rapporteurs issus de la majorité sénatoriale. En effet, ceux qui étaient à l'origine des textes inscrits à l'ordre du jour perdaient l'occasion de les défendre. Il a émis l'espoir que la conférence des Présidents aborde à nouveau cette question et a indiqué en conclusion qu'il regrettait la position de la majorité, pour l'effet qu'elle aurait sur les droits de l'opposition, mais aussi pour l'image du Sénat qui en serait affaiblie.

M. Jean-Paul Emorine, président, a estimé qu'on ne pouvait nier la réalité de l'évolution décidée par la conférence des Présidents, puisque deux propositions de résolution déposées par l'opposition sénatoriale étaient inscrites à l'ordre du jour. Il a estimé que la nouvelle règle définie par la conférence des Présidents n'avait pas pour objet de priver certains sénateurs de la majorité, sur les questions en débat, de la possibilité d'être rapporteurs. En tout état de cause, on ne pouvait oublier que la majorité aurait en fin de compte à se prononcer.

M. Bernard Piras a déclaré vouloir réfuter l'idée que des sénateurs de la majorité seraient plus spécialisés sur certains dossiers que les sénateurs de l'opposition, dans la mesure où l'on trouvait des spécialistes dans tous les groupes politiques. Il en a conclu qu'il serait préférable que la majorité sénatoriale exprime explicitement son refus de nommer des rapporteurs de l'opposition.

M. Jean-Paul Emorine, président, lui a fait valoir, en réponse, que des membres du groupe socialiste avaient déjà été désignés rapporteurs au nom de la commission des affaires économiques, à l'image de M. Roland Ries sur la proposition de loi sur l'autopartage, ou de M. Jean-Marc Pastor sur la mission d'information relative aux organismes génétiquement modifiés (OGM).

Concédant ce point, M. Jean-Pierre Bel a néanmoins déploré ce qu'il a estimé être le caractère discrétionnaire de la désignation des rapporteurs.

M. Dominique Braye, après avoir jugé que la force du Sénat consistait dans sa capacité à dépasser les attitudes politiciennes, a estimé que le principe d'une désignation systématique d'un rapporteur issu du groupe à l'origine d'un texte conduirait précisément à la politisation du débat qu'il convenait d'éviter. Contestant ensuite l'analyse de M. Bernard Piras sur les intentions qu'il prêtait à la majorité sénatoriale, il l'a interrogé sur les intentions réelles qui motivaient le dépôt par les groupes de l'opposition des deux propositions de résolution.

M. Gérard Le Cam a déclaré qu'il ne s'agissait pas de contester la compétence des rapporteurs usuels sur certains secteurs, ni la réalité de l'existence de la majorité sénatoriale. Il a jugé qu'il était important que le débat sur la panne d'électricité du 4 novembre 2006 ait lieu et que si son groupe n'en avait pas fait la demande, cette question n'aurait peut-être jamais été abordée. Il en a conclu qu'il serait à l'honneur du Sénat de nommer rapporteur sur cette proposition M. Michel Billout, membre de son groupe politique. Notant que l'opposition avait déjà eu des rapporteurs, il en a conclu

qu'il n'y avait pas de raison pour qu'elle ne puisse en avoir sur les deux dossiers en discussion.

Après que M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé que les rapporteurs étaient désignés sur des propositions de résolution tendant à la création de commissions d'enquête, et non sur les commissions d'enquête elles-mêmes, la commission a désigné M. Ladislas Poniowski rapporteur sur la proposition de résolution n° 63 (2006-2007) présentée par Mme Nicole Borvo et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes de la panne d'électricité du 4 novembre 2006, et sur l'état de la sécurité d'approvisionnement de l'électricité en France dans le cadre des politiques européennes d'ouverture à la concurrence du secteur énergétique, et M. Jean-François Le Grand rapporteur sur la proposition de résolution n° 66 (2006-2007) de M. Bertrand Auban et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur le Groupe EADS, et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus, les groupes socialiste et communiste républicain et citoyen votant contre ces deux nominations.

III. RÉUNION DU MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2006

Réunion de la commission des affaires économiques du Sénat du mercredi 6 décembre 2006 - Présidence de M. Jean-Paul Emorine, président.

La commission a ensuite examiné le rapport de M. Jean-François Le Grand sur la proposition de résolution n° 66 (2006-2007) tendant à la création d'une commission d'enquête sur le Groupe EADS, et sur les raisons des retards de production et de livraison du groupe Airbus.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a tenu à préciser les éléments juridiques et de fond du dossier. Concernant les éléments juridiques, il a rappelé que la création des commissions d'enquête parlementaires était soumise à des conditions de recevabilité juridique. La première était que la commission d'enquête ne devait pas empiéter sur le champ d'une procédure judiciaire. Or, le garde des Sceaux, saisi par le Président du Sénat, avait indiqué qu'une information judiciaire était bien en cours au tribunal de grande instance de Paris pour des faits qualifiés de délit d'initié, recel de ce délit et diffusion de fausses informations. Cette instruction concernait la cession de titres d'EADS intervenue antérieurement à l'annonce publique des retards de livraison de l'Airbus A380 en mai 2006. M. Jean-François Le Grand, rapporteur, en a conclu qu'une éventuelle commission d'enquête ne pourrait porter sur cet aspect des choses.

La seconde condition de recevabilité imposait que la commission d'enquête porte soit sur un service public ou une entreprise nationale, soit sur des faits précis. Il a souligné qu'EADS n'était ni un service public, ni une entreprise nationale, mais une société de droit néerlandais, dont l'Etat français

ne détenait que 15 %, et ce de manière indirecte. Il n'était pas non plus bien établi que la rédaction de la proposition visait des faits précis. La demande portait, en effet, sur le « groupe EADS » et les retards de production d'Airbus, alors que seul le programme A380 semblait visé en réalité. Pour ces raisons, M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a estimé qu'il serait difficile de créer une commission d'enquête sur ces bases. Souhaitant cependant dépasser ces éléments juridiques, afin de laisser toute sa place au débat conformément à la tradition sénatoriale, il a ensuite examiné l'opportunité de la demande.

Reprenant les différents éléments présentés par les auteurs de la proposition, il a apporté des précisions sur le plan « Energie 8 ». Il a souligné qu'Airbus n'entendait pas réduire les commandes passées à ses fournisseurs, mais simplement ne plus gérer directement des milliers de relations bilatérales avec des sous-traitants parfois de très petite taille. Les fournisseurs de premier rang pouvaient, en effet, gérer eux-mêmes les relations avec les fournisseurs de second rang. Il a ajouté que ce large plan d'économie était justifié avant tout par l'appréciation de l'euro face au dollar. En effet, depuis le lancement du programme A380 le dollar avait perdu 40 % de sa valeur face à l'euro, ce qui entraînait pour EADS une perte de compétitivité de 20 % et rendait indispensable le plan « Energie 8 ».

Il a précisé également qu'une enquête interne ayant été commandée par EADS, outre l'enquête judiciaire, il était peu probable que la commission d'enquête apporte plus de précisions sur les éventuelles responsabilités individuelles.

Concernant les causes du retard, M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a expliqué que le site de production de Hambourg avait utilisé un logiciel de conception du câblage, auquel les ingénieurs n'étaient pas familiarisés, ce qui avait entraîné d'importants retards.

Il a souligné que les conséquences de ces difficultés avaient été tirées sur le plan du management puisque la direction avait été largement remaniée et noté que, pour la première fois, un des présidents d'EADS dirigerait également Airbus, ce qui devait faciliter la transmission des décisions.

Il a ensuite exposé les inconvénients d'une commission d'enquête. Il a estimé, en premier lieu, que celle-ci fragiliserait EADS sur trois plans :

- sur le plan de son image, une commission d'enquête parlementaire étant nécessairement analysée comme un signe de défiance du Parlement français ;

- sur le plan financier, ce signal négatif ayant nécessairement un impact sur le cours de Bourse de la société et pouvant rendre plus difficile son financement dans les mois à venir, ce qui serait particulièrement fâcheux dans la perspective du lancement de l'A350 XWB ;

- sur le plan commercial, car Boeing serait tenté d'utiliser cet argument pour fragiliser l'image de son concurrent auprès des clients, mais aussi des institutions internationales.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a jugé que le second inconvénient d'une telle procédure serait la mise en évidence de la relative vulnérabilité de la gouvernance d'EADS, ce qui serait peu opportun au moment où celle-ci pouvait être amenée à évoluer suite à la réduction de la participation des deux actionnaires industriels. Reconnaisant qu'il était permis de s'interroger sur les règles de gouvernance d'EADS, qui aboutissaient à priver l'Etat, dans le cadre d'un pacte d'actionnaires, de tout regard ou influence sur la conduite de l'entreprise, alors même qu'il en possédait 15 %, il a déclaré ne pas souhaiter faire de procès d'intention au gouvernement qui avait mis ce système en place dans la période 1998-2000. Il a reconnu qu'il n'avait sans doute pas été évident de faire accepter à Lagardère, et surtout à DaimlerChrysler, la présence dans EADS de l'Etat français. Il a précisé que c'était parce qu'il était convaincu que ce système allait évoluer dans les mois à venir qu'il pensait qu'une commission d'enquête serait de nature à troubler cette évolution, voire à la remettre en cause.

Pour toutes ces raisons, de droit et de fond, il lui semblait qu'il fallait écarter la solution d'une commission d'enquête. En revanche, il était tout disposé, si la commission en décidait ainsi, à revenir devant elle à l'été 2007, lorsque les résultats de l'enquête interne seraient connus et que les négociations sur le financement de l'A350 XWB auraient progressé, pour qu'il l'informe de l'évolution de la situation.

M. Jean-Paul Emorine, président, après avoir salué la qualité du travail du rapporteur, dont il estimait qu'il apportait des réponses aux interrogations des membres du groupe socialiste, a souhaité que M. Jean-François Le Grand, rapporteur, puisse faire une communication sur ce sujet après la reprise des travaux parlementaires. Il a déclaré que la question des avances remboursables renvoyait au large débat opposant l'Union européenne et les Etats-Unis dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Il a jugé que l'Europe n'avait pas à céder sur ces questions, au vu du soutien que les Etats-Unis apportaient à leurs entreprises et à leur agriculture.

M. Daniel Reiner s'est déclaré peu étonné de la conclusion à laquelle parvenait le rapporteur. Il a estimé que le débat sur EADS méritait cependant d'être ouvert. Evoquant l'audition par la commission, le 2 mai dernier, de M. Jean-Marc Thomas, Président d'Airbus France 2006, il a estimé que celui-ci n'avait pas fait part des difficultés du programme A380 à cette occasion alors qu'elles devaient nécessairement être connues de lui et que les parlementaires avaient donc été trompés. Il a également contesté l'analyse du rapporteur relativisant le rôle des Etats dans la gestion d'EADS, dans la mesure où ceux-ci pesaient sur le choix des dirigeants de l'entreprise. Quant aux sous-traitants, les informations dont il disposait ne lui permettaient pas de partager l'appréciation optimiste du rapporteur. Enfin, il a fait part de ses doutes sur la véracité de l'attribution à des problèmes de câblage des importants retards du programme. Il en a conclu que le Parlement devrait

prêter, à l'avenir, une attention plus grande à la gestion de cette entreprise, en particulier dans le cadre du lancement du programme A350 XWB.

M. Daniel Raoul a insisté à son tour sur la faiblesse, à ses yeux, de l'argument des problèmes de câblage comme justification des retards. Tout en déclarant ne pas être insensible aux arguments du rapporteur sur les risques commerciaux, il a contesté sa position sur le caractère trop général de l'objet visé par la proposition de résolution. Il a enfin estimé qu'une simple communication du rapporteur apparaissait insuffisante au vu de l'importance de ce dossier.

M. Michel Billout, après avoir estimé que les difficultés d'EADS étaient emblématiques des dérives de l'ultralibéralisme, a regretté que le rapporteur estime que l'Etat ne pouvait pas contrôler la gestion de l'entreprise et qu'une commission d'enquête n'était pas opportune.

M. François Gerbaud a considéré qu'il importait de préciser la forme que prendrait le suivi de ce dossier par la commission dans les mois à venir, estimant pour sa part qu'un rapport d'information vaudrait mieux qu'une communication.

M. Jean-Paul Emorine, président, a considéré, au vu des interventions précédentes, qu'il convenait de demander à M. Jean-François Le Grand de présenter un rapport d'information au mois de juin ou juillet. Il a souhaité rappeler les atouts d'EADS et d'Airbus en faisant valoir en particulier qu'EADS avait vendu plus d'avions que Boeing en 2005. Il a jugé que mettre en avant les quelques difficultés d'une grande entreprise européenne n'était pas ce qui allait aider l'industrie européenne à gagner des parts de marché.

En réponse à M. François Gerbaud, M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a estimé qu'il reviendrait au Bureau de la commission de décider de la nature du travail qui lui serait confié. Quant aux observations de M. Daniel Raoul, il a déclaré, d'une part, qu'il avait réalisé son rapport dans une démarche qu'il avait voulu objective et non politicienne et, d'autre part, qu'il convenait de comparer les difficultés de l'A380 avec les graves incidents qui avaient marqué le lancement du Boeing 747 au milieu des années 1970. En effet, des accidents liés aux moteurs avaient compromis la sécurité de plusieurs vols du B747 dans ses premières années. Il a maintenu que la proposition de résolution visait à tort des retards, car l'essentiel des avions livrés par EADS ne faisait l'objet d'aucun retard. Il convenait de rappeler qu'EADS livrait actuellement 30 avions par mois dans la gamme A320-A340 et que le plan Energie 8 permettrait d'augmenter encore ce chiffre à 36 avions par mois. Il a également souligné que le programme A380 n'avait fait l'objet d'aucune annulation pour des avions de transport de passagers, la seule annulation portant sur la version de transport de fret. Il en a conclu que l'A380 était véritablement un avion d'avenir. En réponse à M. Michel Billout, il a rappelé que M. Jean-Claude Gayssot était ministre des transports du gouvernement qui avait mis en place la structure de gouvernance d'EADS.

M. Philippe Dominati a estimé que si le gouvernement de l'époque avait pris la décision de laisser l'Etat hors de la gestion directe de l'entreprise, et avec une part maximale de 15 %, c'était parce que cela répondait à une nécessité de la négociation internationale de ce dossier. Il en a conclu qu'il n'était ni possible ni souhaitable que la part de l'Etat soit élevée au-delà de 15 %.

M. Daniel Raoul a déclaré qu'il ne remettait pas en cause l'honnêteté intellectuelle de l'analyse du rapporteur. Il a précisé qu'il n'était pas loin d'estimer lui-même qu'une commission d'enquête n'était pas opportune dans les circonstances actuelles. En revanche, il a réaffirmé la nécessité à ses yeux d'un rapport d'information sur ce dossier. Il a enfin jugé que la comparaison entre les difficultés de logiciel de l'A380 et les incidents survenus sur les moteurs du B747 était contestable.

M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé qu'au vu des différentes interventions qui venaient d'avoir lieu, il s'était déclaré favorable à ce que soit établi pour l'été prochain un rapport d'information sur EADS, selon des modalités à définir.

M. Michel Billout a jugé que la part de l'Etat dans EADS était insuffisante et a déploré que cette situation semble irréversible. Estimant que certains membres de la commission semblaient considérer une sortie de l'Etat du capital comme la seule solution aux problèmes de gouvernance, il s'est inscrit en faux contre cette idée et a jugé que cette situation était préoccupante, et à plus forte raison si on la rapprochait à l'évolution d'autres secteurs, comme l'énergie.

Puis, après que M. Daniel Raoul eut indiqué qu'il voterait contre la position proposée par le rapporteur, notamment parce qu'il réfutait certains de ses arguments, et que M. Daniel Reiner eut émis le souhait que le rapport d'information soit élaboré dans un cadre faisant participer des membres des différents groupes politiques, la commission a rejeté, sur proposition de son rapporteur, la proposition de résolution, les groupes socialiste et communiste républicain et citoyen votant contre cette position.